2018.SR.000049

Interfraktionelle Motion GLP/JGLP, BDP/CVP, SP/JUSO, GFL/EVP (Matthias Egli, GLP/Michael Daphinoff, CVP/Benno Frauchiger, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Matthias Stürmer, EVP): Elektroautos als Teil der Mobilität in Bern anerkennen und geeignete Anreize schaffen; Fristverlängerung

Am 6. Juni 2019 hat der Stadtrat mit SRB 2019-367 die nachfolgende Motion erheblich erklärt. Die Frist zur Erfüllung der Motion wurde mehrfach verlängert, letztmals am 26. Oktober 2023 durch die Kommission PVS bis zum 31. Dezember 2024.

Die Elektromobilität ist ein wichtiger Bestandteil eines klimaneutraleren Individualverkehrs in der Energiestrategie 2050 des Bundes. Jedoch sind die Eintrittshürden für die Elektromobilität gross, da sich unter den heutigen Rahmenbedingungen für Konsumierende noch kaum materielle und praktische Vorteile gegenüber dem fossilen Individualverkehr ergeben. Durch diesen marktverzerrenden Fehlanreiz zugunsten der fossilen Fahrzeuge ist der Anteil Elektromobilität am gesamten Flottenpark der Schweiz noch klein. Der Bund reagiert mit ersten Massnahmen und will Stadt und der Agglomeration müssen entsprechende Anreizsysteme für den Umstieg auf den elektrischen Individualverkehr geschaffen und die Infrastruktur angepasst werden.

Luftverschmutzung und Lärm verursacht durch Verbrennungsmotoren belasten insbesondere die Städte. Deshalb stellen Elektroantriebe im urbanen Raum eine sinnvolle Alternative zu Verbrennungsmotoren dar, denn sie sind leiser als herkömmliche Fahrzeuge und stossen keine Schadstoffe aus. Zudem haben Elektromotoren einen deutlich höheren Wirkungsgrad als Verbrennungsmotoren und gehen sehr sparsam mit Energie um. Gesamthaft betrachtet verbrauchen Elektrofahrzeuge weniger Energie als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Bis anhin gibt es in der Stadt Bern kaum Massnahmen zur Förderung des Umstiegs von Verbrennungsmotoren auf die Elektromobilität. Die Stadt Bern soll deshalb für Private und Unternehmen Anreize für den Umstieg von Verbrennungsmotoren auf klimaneutralere Antriebsysteme schaffen.

Die Motion baut auf den im STEK definierten Zielen auf. In der Stadt Bern soll zur «Gewährleistung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems und zur Erreichung der Vorgaben der städtischen Energiestrategie der MIV-Anteil am Gesamtverkehr auf dem Stadtnetz reduziert werden». Gemäss der im STEK beschriebenen 3-V-Strategie für den MIV soll neben vermeiden und verlagern, der MIV verträglich gestaltet werden. Mit der Elektromobilität kann die Verträglichkeit in Bezug auf einen klimaneutraleren, lärmreduzierten und emissionsfreien Individualverkehr erreicht werden.

Damit die Elektromobilität die systembedingten Eintrittshürden überwinden kann, braucht es entsprechende Massnahmen. Einzelne Vorstösse für mögliche Ideen wurden bereits von Benno Frauchiger, SP unter den Titel «Postulat: Elektromobilität für alle – Anwohnerparkplätze mit Stromanschluss» (2018.SR.000023) und «Postulat: Elektroautos statt Benzinkutschen – auch für Mieter-innen von Abstellplätzen» (2017.SR.000007) sowie von Michael Daphinoff «Postulat Fördermassnahmen für mehr Elektromobilität in Bern» eingereicht.

In der Mobilitätsstrategie der Stadt Bern fehlt noch eine klare Positionierung zur Elektromobilität. Für den Anteil des motorisierten Verkehrs – ob für Sharing-, Privat oder Unternehmensmodelle – soll die Stadt die Elektromobilität als wichtigen Bestandteil anerkennen und entsprechende temporäre Fördermassnahmen vorschlagen. Diese sollen bewusst nur temporär für die nächsten paar Jahre gelten, um die initialen Eintrittshürden zur Elektromobilität zu mindern.

Zudem soll der Mangel an Ladestationen behoben werden. Die Stadt kann den Bau der Ladeinfrastruktur auf unterschiedliche Arten beeinflussen. Insbesondere durch Ladeinfrastrukturen in Parkhäusern, Blauen Zonen, beim Bau und Unterhalt von stadteigenen Immobilien und durch geeignete Anreizsysteme für private Ladeinfrastrukturen. Zudem soll die Stadt die Zusammenhänge eines übergreifenden städtischen Ladenetzes aufzeigen und den Bedarf von Schnell- und Langsamladen aufzeigen.

Wir bitten den Gemeinderat:
1. Elektroautos als Bestandteil der Mobilität in der Stadt Bern zu anerkennen und einen Ziel-Anteil von Elektrofahrzeugen am MIV zu definieren.
2. Eine Strategie zur Erreichung dieses Ziel-Anteils unter Einbezug der Agglomerationsgemeinden zu entwickeln und Massnahmenpakete für temporäre Anreizsysteme zum Umstieg von Verbrennungsmotoren auf Elektroantriebe in der Stadt Bern vorzuschlagen.
3. Massnahmen und Vorgehen für den Ausbau der Lade-Infrastruktur unter Einbezug von privaten und städtischen Stakeholder in der Stadt Bern vorzuschlagen.
4. Geeignete Massnahmen für Ladeinfrastrukturen in städtischen Parkhäusern und in blauen Zonen zu erarbeiten.
5. Aufzuzeigen, wie die vorgeschlagenen Anreizsysteme die Ziele des STEKS in Bezug auf den Modalsplit unterstützen.
6. Dem Stadtrat einen Kredit für die Umsetzung der Massnahmen vorzulegen.

Bern, 8. März 2018

Erstunterzeichnende: Matthias Egli, Michael Daphinoff, Benno Frauchiger, Franziska Grossen-bacher, Matthias Stürmer
Mitunterzeichnende: Maurice Lindgren, Patrick Zillig, Marianne Schild, Sandra Ryser, Claude Grosjean, Danielle Cesarov-Zaugg, Bettina Jans-Troxler, Marcel Wüthrich, Martin Krebs, Timur Akçasayar, Ingrid Kissling-Näf, Marieke Kruit, Patrizia Mordini, Fuat Köçer, Rithy Chheng, Manuel C. Widmer, Katharina Altas, Yasemin Cevik, Stéphanie Penher, Peter Marbet, Mohamed Abdirahim, Lukas Gutzwiller, Brigitte Hilty Haller, Lionel Gaudy, Ruth Altmann, Philip Kohli, Patrik Wyss

Bericht des Gemeinderats

Eine stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität in der Stadt Bern ist ein Ziel des Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2016)[1], welches der Gemeinderat per 2017 in Kraft setzte. Die Elektromobilität spielt bei der Gestaltung eines klimaverträglichen, energieeffizienten und lärmreduzierten Stadtverkehrs eine wichtige Rolle. In der städtischen Energie- und Klimastrategie (EKS 2035)[2] hat er deshalb auch explizit das Ziel festgehalten, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr zu erhöhen. So soll beim motorisierten Individualverkehr der Anteil des Fahrzeugbestands mit erneuerbarem Antrieb bis 2035 von heute rund 4 % auf 60 % erhöht werden[3].

Ein Umsetzungsschritt zur Förderung der E-Mobilität gemäss der EKS 2035 ist der Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur[4]. Das Förderprogramm für private Ladestationen (ewb und Ökofonds für erneuerbare Energien) soll weitergeführt werden[5]. Zudem soll für Anwohnende ohne privaten Abstellplatz und ohne private Lademöglichkeit der (massvolle) Aufbau von

[1] www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/stek-2016
[2] www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/klima
[3] EKS 2035, Seite 34, Zielvorgabe Z4.1
[4] EKS 2035, Seite 35, Massnahme MG-3
[5] www.ewb.ch/angebot/energieloesungen/foerderprogramme/foerderprogramm-ladeinfrastruktur.php

Ladeinfrastruktur im halböffentlichen Raum (Parkhäuser, Kundenparkplätze etc.) und im öffentlichen Raum (Zonenparkplätze) geprüft werden.

Hierzu hat der Gemeinderat gestützt auf konzeptionelle Überlegungen, an denen auch Energie Wasser Bern (ewb) sowie die Mobility-Genossenschaft beteiligt waren, in eigener Kompetenz einen Kredit für zwei Pilotstandorte sowie die Vorbereitung und Planung eines massvollen Rollouts von weiteren Ladestationen verabschiedet. Das Ziel ist, im 2025 im Sinne einer rollenden und lernenden Planung den massvollen Ausbau der Infrastruktur für Elektrofahrzeuge voranzutreiben, indem für Anwohnende ohne private Lademöglichkeit Ladepunkte im (halb-) öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. Dabei soll private Ladeinfrastruktur nicht konkurrenziert und der Zielsetzung einer allgemeinen Reduktion des öffentlichen Parkraumbedarfs nicht zuwidergelaufen werden (EKS 2035, Seite 34, Massnahme MG-2). Weiter sind die Überlegungen zu sogenannten Mobilitätshubs zu berücksichtigen, an denen künftig verschiedene Mobilitätsangebote an zentral gelegenen Standorten gebündelt werden sollen.

Um die Zusammenhänge eines übergreifenden Ladenetzes in der Stadt Bern und den Bedarf an Ladeinfrastruktur mit einem Zeithorizont bis 2035 aufzuzeigen, werden in diesem Rahmen

- die Rahmenbedingungen analysiert,
- Nutzer*innengruppen definiert,
- der voraussichtliche Bedarf an Ladeinfrastruktur im (halb-)öffentlichen Raum ermittelt,
- technische Fragen geklärt,
- von Seiten ewb ein Business Case für die Umsetzung und den wirtschaflichen Betrieb eines ersten Pakets an Ladestationen erstellt,
- ein Finanzierungs-, Betriebs- und Eigentumsmodell definiert, welches die Kosten abdeckt,
- eine erste Auswahl an Standorten für eine etappierte und bedarfsgerechte Umsetzung von Ladeinfrastruktur im (halb-)öffentlichen Raum entwickelt.

Konkret sollen im Rahmen des Pilotprojekts 2025 zwei öffentlich zugängliche Ladestationen mit je zwei Ladepunkten an Mobility-Standorten errichtet und in Betrieb genommen werden. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen zur kostenoptimierten Erschliessung dank der Nutzung von Synergien zur gleichzeitigen Elektrifizierung von Mobility-Standplätzen (gemeinsamer Netzanschluss) wird parallel dazu ein Rollout-Konzept erstellt. Dieses dient als Grundlage für weitere Beschlüsse zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, namentlich auch der finanziellen Unterstützung von Seiten der Stadt Bern, wie sie in Punkt 6 der vorliegenden Motion gefordert wird. Der Gemeinderat wird voraussichtlich Ende 2025 über das Konzept und eine entsprechende Vorlage zur Finanzierung befinden. Aus diesen Gründen beantragt der Gemeinderat eine weitere Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion bis Ende 2025.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Interfraktionellen Motion GLP/JGLP, BDP/CVP, SP/JUSO, GFL/EVP (Matthias Egli, GLP/Michael Daphinoff, CVP/Benno Frauchiger, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Matthias Stürmer, EVP): Elektroautos als Teil der Mobilität in Bern; Fristverlängerung.

2. Er stimmt einer weiteren Fristverlängerung zur Erfüllung der Motion bis Ende 2025 zu.

Bern, 18. Dezember 2024

Der Gemeinderat